

“智能网联汽车政策法律供给专题研究”系列——

无人驾驶汽车合法上路需修改的刑法罪名

【内容提要】 近些年来，无人驾驶汽车研发进程不断加快，但对无人驾驶汽车肇事后的赔偿责任承担问题和无人驾驶汽车上路测试资质问题的研究却相对滞后，特别是对其带给刑法领域的冲击缺乏足够关注。赛迪智库政策法规研究所认为，无人驾驶汽车肇事的可能原因是：无人驾驶技术存在瑕疵，乘客（驾驶者）的主观过失，以及第三人的外力干涉和自然力量的介入。基于此，提出三点建议：增加“交通肇事罪”犯罪主体的类型，在现行交通运输类法规中增加乘客的法定义务，修改刑法第133条“危险驾驶罪”的客观构成要件。

【关键词】 无人驾驶汽车 交通肇事罪 肇事原因

近些年来，无人驾驶汽车发展十分迅猛，对现有相关法律制度构成了一定的冲击。不少专家学者开始对相关法律问题进行研究，比如无人驾驶汽车肇事后后的赔偿责任承担问题和无人驾驶汽车上路测试的资质问题。然而，上述研究大多集中于传统民法和行政法领域，对有关刑法问题的关注却不多。实际上，无人驾驶汽车交通肇事后同样会产生刑事责任问题，而现行刑法中的驾驶罪名是针对传统有人驾驶模式设置的，限于主客观刑法构成要件的差异，不能完全对接无人驾驶模式下的交通肇事。这就意味着，如果不能及时修改刑法的相关条文，无人驾驶汽车交通肇事的法律后果可能得不到有效规制。这将是无人驾驶汽车合法上路面临的重要障碍。

一、无人驾驶汽车肇事原因的类型化分析

无人驾驶汽车发生交通肇事的原因非常复杂。不同的肇事原因与结果之间存在相异的因果链条，反映在刑法适用领域，会触发不同的刑法罪名，承担不同的刑事责任。因此，有必要对无人驾驶汽车交通肇事的可能原因进行类型化分析。

（一）无人驾驶技术存在瑕疵

这种情况是指无人驾驶存在技术层面的瑕疵，在没有乘客

(驾驶者)、第三人或自然力等其他因素影响下，单纯因为此技术的瑕疵所导致的交通事故。根据技术瑕疵客观上是否可以避免，具体又可分为两类：一类是技术瑕疵属于当时检测技术水平所不能发现的，或者即使发现也无法避免的。另一类是指在当时的技术水平下，引起交通事故的技术瑕疵是完全可以避免的，其存在完全是由于汽车制造商的疏忽大意所导致。

(二) 乘客(驾驶者)主观过失导致交通事故

目前，对于有关无人驾驶汽车的设计模式有这样一种倾向：在设置自动驾驶系统时，应当设置传统的手动驾驶系统，当自动驾驶系统发生故障或发生自动驾驶系统不能应对的情况时，以便切换到人工手动驾驶状态，由自然人驾驶汽车。这就为自然人因为主观过失而导致交通肇事埋下了可能性。根据自然人主观过失发生的阶段不同，将其划分为两类：一类是乘客在乘坐无人驾驶汽车时，胡乱发布行驶指令导致驾驶系统紊乱，或者做出擅自改动汽车硬件等危害驾驶状态的行为，并使无人驾驶汽车脱离了正常的行驶状态，进而发生交通肇事。另一类则是有突发情况，触发了无人驾驶汽车系统预先设定的由自动驾驶转为人工驾驶的

设置，驾驶人在手动操作过程中存在主观过失，导致交通事故。

（三）第三人的外力干涉

此种情况是指案外第三人通过外力作用于无人驾驶汽车，使其不能正常行驶，从而发生交通事故。这时，既不存在无人驾驶技术的瑕疵，乘客（驾驶者）也没有主观过失。第三人的外力是无人驾驶汽车交通事故的直接原因。此处的外力并非特指有形的力量，而是泛指一切有形和无形的客观影响。实际上，最有可能发生的情况是，案外第三人通过技术手段，入侵无人驾驶汽车的智能驾驶系统，通过篡改数据或者发布错误驾驶指令等行为，诱使无人驾驶汽车发生交通事故。这里的“技术手段入侵”就是典型的“外力干涉”。

（四）自然力量的介入

此种情况是指因为自然力量的介入，比如地震、台风等，行驶中的无人驾驶汽车发生交通事故。客观上，这种情形并不多见，但为了从法律层面将事故原因作类型化区分，将这一原因单独列出仍有必要。

二、“立法论”视野下罪名适用的理想状态

对无人驾驶汽车交通事故原因做出类型化区分以后，基于对

不同肇事原因、现有刑法驾驶罪名和基本原则的考虑，应当对不同类型适用不同罪名，进而承担不同的处置结果。

（一）技术瑕疵的处置结果

针对因为单纯技术瑕疵导致的无人驾驶汽车肇事，首先要区分当时的技术水平是否可以发现和避免这种瑕疵。如果以当时的技术水平，此种瑕疵是不可发现或即使发现也无法避免的，那么根据现有刑法条文和理论解释，其导致的交通肇事在刑法上属于意外事件。虽然肇事结果同样会产生法律责任，特别是在侵权法领域可能涉及到产品责任，但并不承担刑法上的责任，因而与现行刑法无碍。如果此种瑕疵的存在是完全可以避免的，仅仅是由于汽车制造商的主观过失才存在，那么就应当考虑肇事后果的严重程度。衡量标准就是刑法第 133 条（交通肇事罪）规定的严重程度。若肇事后果尚未达到第 133 条的标准，则法律责任仍局限于侵权法领域，不发生“交通肇事罪”的适用问题。若发生了重伤、死亡或公私财产遭受重大损失等法定后果，则适用于“交通肇事罪”。

（二）乘客（驾驶者）主观过失的处置后果

针对乘客（驾驶者）主观过失导致的交通肇事，要区分主观

过失发生的具体阶段。如果汽车处于自动驾驶状态，乘客却做出胡乱发布行驶指令导致驾驶系统紊乱，或者擅自改动汽车硬件等危害驾驶状态的行为，则可认定乘客的行为违反交通运输管理法规，存在主观过失，适用于“交通肇事罪”。如果是在无人驾驶汽车已经切换为人工驾驶状态下，驾驶人的主观过失导致车祸发生，此时的罪案形态与普通驾驶肇事无异，直接适用“交通肇事罪”即可，没有疑义。可见，因为乘客（驾驶者）主观过失导致的交通肇事，都适用刑法第 133 条（交通肇事罪）。

（三）案外第三人干涉的处置后果

此种情况的处置后果较为复杂，需要详细阐述。案外第三人通过技术手段操控无人驾驶汽车系统进而实施犯罪时，手段与目的同时触犯刑法，这就牵涉到刑法上的“罪数形态”问题。操纵行为本身触犯了刑法第 286 条“破坏计算机信息系统罪”，但目的涉及的罪名有所差异。如果操纵无人驾驶汽车肇事是针对特定人，可以根据主观故意的内容适用刑法第 232 条“故意杀人罪”或者刑法第 234 条“故意伤害罪”。如果针对的是不特定群体，则应当根据后果严重程度分别适用刑法第 114 条“以危险方法危

害公共安全罪之一”，或刑法第 115 条“以危险方法危害公共安全罪之二”。但是，手段与目的都触犯刑法时，属于法律上的“想象竞合犯”，法定的罪数形态为一种，根据现行刑法规定，只承担较重的一种罪名。而作为手段的“破坏计算机信息系统罪”属于较轻罪名，适用时可予以排除。因此，当案外第三人利用技术手段使无人驾驶汽车发生交通事故时，最终根据目的不同和后果轻重，可能适用“故意杀人罪”、“故意伤害罪”、“以危险方法危害公共安全罪之一”和“以危险方法危害公共安全罪之二”等罪名中的一种或数种罪名。

（四）因自然力肇事的适用后果

按照现行刑法规定，自然力属于不可抗力，是人力不能预见、不能对抗的。因为自然力导致行驶中的无人驾驶汽车肇事的，属于刑法上的意外事件。不可抗力因素不具备可归责性，因此不存在刑事责任的承担问题。只不过在侵权责任法领域内，根据公平责任原则，会产生一定的补偿义务而已。

三、修改相应刑法罪名构成要件的具体建议

以上所述的罪名适用方式是从“立法论”出发得出的结论，

与现行的刑事法律并不完全相符。如果在不增加新罪名的前提下，按照上述类型划分适用已有的传统罪名，则必须对部分现有罪名的内涵做出修改。

（一）增加“交通肇事罪”犯罪主体的类型

根据现行刑法的规定，“交通肇事罪”的犯罪主体仅限于自然人，这是因为传统驾驶模式就是人工驾驶。但无人驾驶汽车肇事存在没有自然人的情况。此时，如果要适用“交通肇事罪”，则存在犯罪主体不适格的法律困境。为此，可以将刑法第 133 条“交通肇事罪”的犯罪主体类型增加“法人”，这样，各种汽车制造商作为法人，同样可以受到刑法第 133 条“交通肇事罪”的制约。这样修改的意义在于能够应对单纯由汽车制造商过失造成的无人驾驶汽车严重交通肇事案件。不过，必须明确的是，“法人”作为“交通肇事罪”犯罪主体的情形，应当严格限定在“仅适用无人驾驶汽车”的前提下。至于具体的修改方式，可采取务实灵活的态度。为了提升修改的权威性，应当提倡全国人大及其常委会采用刑法修正案的形式。但在时机尚不成熟时，也可考虑以最高人民法院出台司法解释的方式。

（二）增加乘客的法定义务

传统刑法驾驶罪名都会针对驾驶者（乘客）规定相应的法律义务，且以消极义务为主。列出这些法定义务既是一种立法技术的体现，也是为了构成一个完整的刑法罪名适用链条。但是，现行交通运输类法规中，对乘客法律义务的规定过于简陋，特别是没有规定无人驾驶汽车乘客的消极义务。即使乘客做出危害驾驶状态的行为，导致交通事故，也不符合刑法第 133 条规定（交通事故罪）的客观构成要件。所以，此类乘客消极义务的缺位，导致现有“交通事故罪”已经不足以应付无人驾驶汽车带来的法律需求。为此，应当在交通运输管理法规中规定，当乘坐无人驾驶汽车时，乘客有“不得做出胡乱发布行驶指令或者擅自改动汽车硬件等危害驾驶状态的行为”的消极义务。一旦增加此类法定义务，在无人驾驶状态下，乘客的危险行为便符合了“交通事故罪”的客观构成要件，扫清了适用该罪名的障碍。这可以增强“交通事故罪”对无人驾驶汽车交通事故的制裁效果。

（三）修改“危险驾驶罪”

建议在“危险驾驶罪”的诸多客观构成要件中，增加一款要件，

可以表述为：“做出胡乱发布行驶指令或者擅自改动汽车硬件等严重危害驾驶状态的行为”。从表面看，增加的内容与前述建议增加的规定重复，其实不然，二者存在较大差别，各自发挥不同的作用。根据现行法律规定和法理解释，“交通肇事罪”属于结果犯。这是指交通肇事的后果必须达到一定程度，才能适用具体罪名。反之，只要没有发生危害后果或者后果没有达到刑法第 133 条规定的严重程度，即使乘客有破坏无人驾驶汽车硬件等各种不当行为，也不会触犯“交通肇事罪”。这样不利于震慑无人驾驶汽车乘客的违法行为，且会留下法律适用的真空地带。而刑法中的“危险驾驶罪”是典型的行为犯，即只要做出该罪名罗列出的具体行为，不论该行为是否导致实际危害结果的发生，都将触犯罪名，承担刑事责任。显然，刑法上的“行为犯罪名”要比“结果犯罪名”的震慑力度更强。因此，在“危险驾驶罪”中增加对乘客具体行为的限制，可弥补乘客做出不当行为却无严重后果的刑事责任空白，实际上是增强了“危险驾驶罪”对肇事后果的预防作用。

本文作者：工业和信息化部赛迪研究院

张洁茹 王夙

联系方式：15801359032

电子邮件：wangsu @ccidthinktank.com

赛迪智库

面向政府 服务决策

思想从这里升华

《赛迪专报》

《赛迪译丛》

《赛迪智库·软科学》

《赛迪智库·国际观察》

《赛迪智库·前瞻》

《赛迪智库·视点》

《赛迪智库·动向》

《赛迪智库·案例》

《赛迪智库·数据》

《智说新论》

《书说新语》

《两化融合研究》

《互联网研究》

《网络空间研究》

《电子信息产业研究》

《软件与信息服务研究》

《工业和信息化研究》

《工业经济研究》

《工业科技研究》

《世界工业研究》

《原材料工业研究》

《财经研究》

《装备工业研究》

《消费品工业研究》

《工业节能与环保研究》

《安全产业研究》

《产业政策研究》

《中小企业研究》

《无线电管理研究》

《集成电路研究》

《政策法规研究》

《军民结合研究》

编辑部：赛迪工业和信息化研究院

通讯地址：北京市海淀区万寿路27号院8号楼12层

邮政编码：100846

联系人：刘颖 董凯

联系电话：010-68200552 13701304215

010-68207922 13910685050

传真：0086-10-68209616

网址：www.ccidwise.com

电子邮件：liuying@ccidthinktank.com

报：部领导

送：部机关各司局，各地方工业和信息化主管部门及
相关部门

编辑部：工业和信息化部赛迪研究院

通讯地址：北京市海淀区万寿路27号院南门8号楼12层

邮政编码：100846

联系人：刘颖 董凯

联系电话：010-68200552 13701304215

 010-68207922 13910685050

传 真：010-68200534

网 址：www.ccidwise.com

电子邮件：liuying@ccidthinktank.com

